

VTS กับ SHORE BASED PILOTAGE

โดย นาวาตรี อนันต์ สดับพจน์ จnr. ๑๓๔

“**SHORE BASED PILOTAGE**” คือ การนำร่องรูปแบบพิเศษด้วยวิธีผู้นำร่องปฏิบัติหน้าที่อยู่บนฝั่ง ไม่ว่าจะใช้ VTS ประกอบระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ด้วยหรือไม่ก็ตาม.....การกำหนดพื้นที่ใดให้มีการนำร่องเป็นแบบ SHORE BASED PILOTAGE โดยไม่ใช้ VTS ประกอบระหว่างการปฏิบัติหน้าที่มีหลักการและเหตุผลที่แตกต่างจากหัวข้อบทความนี้เป็นอย่างมาก ในที่นี้จึงขอกล่าวแต่เฉพาะกรณี SHORE BASED PILOTAGE โดยใช้ VTS ประกอบระหว่างการปฏิบัติหน้าที่เท่านั้น

ดังที่ทราบกันโดยทั่วไปแล้วว่า ตามจารีตประเพณีสากล VTS (VESSEL TRAFFIC CONTROL SERVICE) มีภารกิจที่สรุปกล่าวได้เป็น ๓ ประการ คือ **INFORMATION SERVICE** คือ ภารกิจให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ ท่าบลที่เรือ ชื่อเรือและความตั้งใจของเรือแต่ละลำ สภาพร่องน้ำทางเดินเรือ สภาพอากาศ ภัยอันตราย ฯลฯ และ **NAVIGATIONAL ASSISTANCE SERVICE** คือ ภารกิจให้ความช่วยเหลือในสถานการณ์สำคัญ ๆ หรือในสถานการณ์ยากลำบากที่เกี่ยวกับการเดินเรือ สภาพอากาศ เรือลำใดลำหนึ่งเกิดข้อขัดข้องฉุกเฉิน ฯลฯ และ **TRAFFIC ORGANIZATION SERVICE** คือ ภารกิจเกี่ยวกับการปฏิบัติการหรือการบริหารจัดการการจราจรทางน้ำ เพื่อมิให้การจราจรคับคั่งเกินไปหรืออยู่ในสถานการณ์อันตราย ด้วยการ กำหนดตารางเวลาการเคลื่อนเดินของเรือ กำหนดระยะห่างระหว่างลำ รายงานสถานการณ์ความเคลื่อนไหวของเรือในพื้นที่รับผิดชอบ กำหนดเส้นทางเดินเรือ จำกัดความเร็ว ฯลฯ แต่ด้วยข้อจำกัดทางเทคนิคต่าง ๆ ของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องบนสถานี VTS การนำ VTS มาใช้ประโยชน์ ณ พื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งจึงมีหลักในการพิจารณาดังต่อไปนี้

ก. กรณีใช้ VTS ทำหน้าที่ INFORMATION SERVICE หรือ NAVIGATIONAL ASSISTANCE SERVICE หรือ TRAFFIC ORGANIZATION SERVICE และหรือ ใช้ประกอบในการทำการนำร่องรูปแบบพิเศษที่เรียกว่า SHORE BASED PILOTAGE

๑. เป็นบริเวณร่องน้ำทางเดินเรือที่กว้างมากและมีสภาพเป็นทะเลเปิด
๒. กระแสน้ำบริเวณดังกล่าวมีทิศทางใกล้เคียงทิศทางขนานกับเส้นทางการเดินเรือ
๓. หากกระแสน้ำอยู่ในเกณฑ์แรงหรือแรงมาก ทิศทางของกระแสน้ำจะต้องไม่ไหลตั้งฉากหรือมีทิศทางใกล้เคียงกับแนวตั้งฉากกับเส้นทางการเดินเรือ
๔. จุดเลี้ยวจะต้องไม่มีลักษณะหักมุมมากและหรือได้รับผลกระทบจากกระแสน้ำแรงจนเข้าลักษณะที่จะต้องหันเลี้ยวด้วยเทคนิค KICKING METHOD และหรือต้องใช้เทคนิคการหันเลี้ยวอื่นใดอันเป็นการเข้าลักษณะการใช้เทคนิคการหันเลี้ยวพิเศษในบริเวณน่านน้ำจำกัด
๕. ต้องไม่มีปัญหาความยากลำบากในการนำเรืออันเนื่องมาจากปัญหา SQUAT และหรือปัญหา SHIP – BANK INTERACTION ตลอดทั้งเส้นทางการเดินเรือ
๖. บริเวณใกล้เคียงเส้นทางการเดินเรือจะต้องไม่มีอันตรายใต้น้ำ เช่น โขดหินใต้น้ำ ซากเรือจม เขตน้ำตื้น ฯลฯ อย่างเด็ดขาด

๙. บริเวณเส้นทางการเดินเรือจะต้องถูกกำหนดให้มีการเดินเรือแต่เฉพาะภายใน TRAFFIC SEPARATION SCHEME ที่มีลักษณะเอื้อต่อการแล่นสวนกัน หรือการแล่นแซงกัน ด้วยระยะห่างมาก ๆ จนเป็นที่มั่นใจได้ว่า บริเวณที่เกิด HIGH PRESSURE (ซึ่งจะเป็นบริเวณโดยรอบหัวเรือและบริเวณโดยรอบท้ายเรือของเรือทุกลำที่เคลื่อนเดินด้วยความเร็ว) และบริเวณที่เกิด LOW PRESSURE (ซึ่งจะเป็นบริเวณกลางลำเรือทั้ง ๒ ข้าง ของเรือทุกลำที่เคลื่อนเดินด้วยความเร็ว) จะไม่ส่งผลกระทบใด ๆ ไปถึงเรือคู่อีกลำหนึ่งอย่างแน่นอน เพราะหากไม่เป็นดังเช่นที่ว่ามี HIGH PRESSURE และ LOW PRESSURE ของเรือแต่ละลำจะส่งผลกระทบไปถึงกันและกัน จนทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเกิดการสูญหาย และหรือเกิดความเสียหาย ตามมาอีกมากมายหลายประการ

๑๐. ตลอดเวลาที่เรืออยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของสถานี VTS ภาพเป้าเรือบนจอต้องมีลักษณะเป็นจุดหรือใกล้เคียงการเป็นจุดมากที่สุด หรือเรือต้องมีทิศทางการวางตัวใกล้เคียงกับการหันหัวเรือหรือหันท้ายเรือเข้าหา RADAR SCANNER ของสถานี VTS มากที่สุด (ด้วยเหตุและผลทางเทคนิคของ ARPA) เพื่อจะสามารถใช้ประโยชน์จาก VECTOR และข้อมูลอื่น ๆ ของเรือลำนั้นที่ปรากฏบนจอ ARPA บนสถานี VTS ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑๑. การจราจรบริเวณที่จะเกิด TARGET SWOP โดยไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ภายใน TRAFFIC SEPARATION SCHEME จะต้องไม่หนาแน่นจนเกินไป เพราะภายหลังการเกิด TARGET SWOP ทุกครั้งจะต้องเริ่มกระบวนการการ TRACK เป้าใหม่ และจะต้องเสียเวลาอีกไม่น้อยกว่า ๕ นาที VECTOR และข้อมูลต่าง ๆ ของเป้าจึงจะเริ่ม STABLE พอที่จะใช้ประโยชน์ได้บ้าง ซึ่งบางกรณีช่วงเวลาตายดังกล่าวอาจเป็นต้นเหตุแห่งการเกิดอุบัติเหตุ

๑๒. เส้นทางการเดินเรือมีช่วงที่เป็นเส้นตรงยาวนานมาก เพื่อให้เรือที่มีอุปกรณ์หาที่เรือที่ไม่ทันสมัยนักจะได้มีเวลาเพียงพอที่จะตรวจสอบตำบลที่เรือด้วยตัวเองและมีเวลาเพียงพอในการปรับแก้ตำบลที่เรือของตนเสียใหม่ให้ปลอดภัย และในกรณีที่ต้องได้รับคำแนะนำบางประการจากสถานี VTS ทั้งสองฝ่ายจะได้มีเวลาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องของตนอย่างเพียงพอที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยแก่การเดินเรืออย่างแท้จริง

๑๓. ไม่มีช่วงใดที่ต้องใช้ความเร็วต่ำจนเป็นการยากต่อการบังคับเรือ และหรือ ไม่มีช่วงใดที่ต้องใช้ TUG BOAT ช่วยเหลือ (การใช้ TUG BOAT จะต้องใช้ภาษาท้องถิ่นและต้องใช้วิธีการที่ใช้เป็นประจำสำหรับแต่ละท้องถิ่น ฯลฯ กรณีนี้นับเป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่งสำหรับนายเรือชาวต่างประเทศหากจะต้องดำเนินการต่าง ๆ ร่วมกับ TUG BOAT ต่างถิ่น โดยไม่มีผู้นำร่องประจำท้องถิ่นคอยให้คำแนะนำอยู่บนเรือ)

๑๔. ตลอดพื้นที่รับผิดชอบของสถานี VTS จะต้องเป็นพื้นที่ที่เรือทุกลำต้องปฏิบัติตาม RULE OF THE ROAD สากลฉบับล่าสุดโดยเคร่งครัดโดยไม่มีข้อยกเว้นใด ๆ ทั้งสิ้น ทั้งนี้เพราะนายเรือของเรือต่างประเทศไม่มีโอกาสศึกษากฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโคนกันที่ออกโดยท้องถิ่นนั้น ๆ มาก่อน

๑๕. ตลอดพื้นที่รับผิดชอบของสถานี VTS จะต้องมีการเผยแพร่ให้เห็นรายละเอียดที่สำคัญอย่างเพียงพอต่อการเดินเรือในบริเวณดังกล่าวได้โดยปลอดภัยจำหน่ายในสถานที่จำหน่ายแผนที่เดินเรือสากลที่

มีแผนที่เดินเรือทั่วโลกจำหน่าย เพื่อที่เรือทุกลำจะสามารถหาซื้อแผนที่ขยายที่เกี่ยวข้องดังกล่าวได้ ก่อนที่จะเดินทางมาถึงพื้นที่รับผิดชอบของสถานี VTS เพราะนักเดินเรือจะไม่เดินทางเข้าไปในพื้นที่ที่ไม่มีแผนที่ขยายอย่างเพียงพออยู่บนเรือเป็นอันตราย ด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ (แผนที่ขยายที่มีจำหน่ายแต่เฉพาะภายในประเทศที่เป็น DESTINATION PORT ที่เป็นที่ตั้งสถานี VTS ไม่จัดอยู่ในกรณีดังกล่าวข้างต้น)

๑๔. ตลอดช่วงการเคลื่อนเดินของเรือในพื้นที่ดังกล่าว จะต้องไม่ใช่กรณีสิ้นสุดหรือเริ่มต้นด้วยการ เข้าเทียบหรือออกจากเทียบท่าเทียบเรือ เข้าผูกหรือออกจากผูกทุ่นหรือหลักผูกเรือ เพราะทุกกรณีดังกล่าวต้องเป็นกรณีผู้นำร่องขึ้นไปปฏิบัติหน้าที่บนเรือเท่านั้น (ด้วยเหตุผลมากมายที่จะยังไม่ขอกล่าวในที่นี้)

ข. กรณีใช้ VTS ประกอบการทำการนำร่องรูปแบบพิเศษที่เรียกว่า SHORE BASED PILOTAGE ไม่ได้ (อย่างเด็ดขาด) การทำหน้าที่ INFORMATION SERVICE หรือ NAVIGATIONAL ASSISTANCE SERVICE หรือ TRAFFIC ORGANIZATION SERVICE ของ VTS เป็นได้แต่เพียงให้การช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือและหรือผู้นำร่องบนเรือเท่านั้น

๑. ทุกกรณีที่เป็นการตรงข้ามกับที่กล่าวใน ข้อ ก. ข้อย่อย ๑ ถึง ข้อย่อย ๑๔
๒. เป็นการเดินเรือภายในร่องน้ำจำกัด
๓. เป็นการเดินเรือภายในเขตท่าเรือ
๔. เป็นการเดินเรือ ภายในร่องน้ำจำกัด และหรือ ภายในเขตท่าเรือ ที่มีเรือเดินสมุทรเคลื่อนเดินอย่าง หนาแน่น คับคั่ง
๕. เป็นการเดินเรือภายในบริเวณที่ต้องใช้ภาษาท้องถิ่น ติดต่อกับ เรือเดินสมุทรและหรือเรือจูงเรือลำเลียงที่เคลื่อนเดินภายในร่องน้ำจำกัดและหรือภายในเขตท่าเรือ ติดต่อกับ TUG BOAT(S) ติดต่อกับนายท่า ติดต่อกับคนรับเชือก-ส่งเชือก ฯลฯ
๖. เป็นการเดินเรือภายในบริเวณที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายป้องกันเรือ โคนกันที่ท้องถิ่นกำหนด ต่างจาก RULE OF THE ROAD สาทฉบับล่าสุด รวมทั้งการปฏิบัติอื่น ๆ ที่ท้องถิ่นกำหนด เช่น การกำหนดพื้นที่ที่ทิ้งสมอ การกำหนดให้ต้องทิ้งสมอ ๒ ตัว ฯลฯ
๗. บริเวณที่มีกฎหมายท้องถิ่นกำหนดการปฏิบัติพิเศษ ระหว่างที่เรือเคลื่อนเดิน เช่น กฎหมายศุลกากร กฎหมายตรวจคนเข้าเมือง กฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วในบางพื้นที่ ฯลฯ
๘. เป็นการเดินเรือในบริเวณที่ไม่มีแผนที่ขยายจำหน่าย หรือมีแต่ต้องมาหาซื้อ ณ ท้องถิ่นนั้น ๆ หลังจากที่เรือเดินทางมาถึงเรียบร้อยแล้วเท่านั้น
๑๐. เป็นการเดินเรือในบริเวณที่มีการควบคุมการเดินเรือที่ เปลี่ยนแปลง หรือ เพิ่มเติม เป็นครั้งคราวตามความจำเป็นของท้องถิ่น เช่น บริเวณที่มีการเฉลิมฉลองหรือมีพิธีกรรมทางน้ำในเทศกาลต่าง ๆ การจำกัดความเร็วในกรณีพิเศษต่าง ๆ ฯลฯ

๑๑. มีการบังคับควบคุมเรือด้วยเทคนิคพิเศษที่เป็นความคุ้นเคยระหว่างผู้เกี่ยวข้องต่าง ๆ ในท้องถิ่นนั้น ๆ เช่น เทคนิคพิเศษประจำท้องถิ่นระหว่าง ผู้นำร่อง กับ TUG BOAT(S) ฯลฯ

๑๒. เป็นการเดินเรือในบริเวณที่การเดินเรือเป็นไปได้ ตามรูปแบบ ตามความคุ้นเคย ของผู้คนประจำท้องถิ่น เช่น บางแห่งต้องหลีกเลี่ยงทวนกับเรือบางประเภทแต่จะต้องหลีกเลี่ยงกับเรือบางประเภทที่ต่างออกไป ฯลฯ ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาสำหรับนักเดินเรือเดินสมุทรต่างชาติและหรือต่างท้องถิ่นเป็นอย่างมาก การไม่คุ้นเคยกับสิ่งต่าง ๆ ที่กล่าวในข้อนี้ย่อมมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงมาก

การนำร่องรูปแบบ SHORE BASED PILOTAGE โดยใช้ VTS ประกอบระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ มีรายละเอียดการปฏิบัติ มีขั้นตอนการปฏิบัติ พิเศษมากมายที่แตกต่างไปจากการนำร่องแบบผู้นำร่องปฏิบัติหน้าที่บนเรือที่คนไทยคุ้นเคยเป็นอย่างดีในปัจจุบัน รัฐชายฝั่งใดมีพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการนำร่องรูปแบบ SHORE BASED PILOTAGE จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดให้มี หลักสูตรการศึกษายอกรมสำหรับทั้ง ผู้นำร่องที่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว และ VTS OPERATORS นอกจากนี้สิ่งที่จะละเอียดเสียมิได้ อย่างเด็ดขาดก็คือ จะต้องตรากฎหมายพิเศษเพื่อการนี้โดยเฉพาะขึ้นมารองรับ เพราะ SHORE BASED PILOTAGE มีขั้นตอนการปฏิบัติมากมายหลายประการที่เป็นการ จำกัด และหรือ ลิดรอน สิทธิเสรีภาพในการเดินเรือโดยเสรีของบุคคลที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ หากเกิดกรณี SHORE BASED PILOTAGE เป็นเหตุให้เกิด ความเสียหายหรือการสูญหายใด ๆ แก่เรือใดหรือแก่บุคคลหนึ่งบุคคลใด การปราศจากกฎหมายรองรับย่อมเป็นเหตุแห่งความผิดเพี้ยนในกระบวนการยุติธรรม ผู้บริสุทธิ์อาจตกเป็นผู้รับผิด ผู้กระทำ ความผิดอาจกลายเป็นผู้ได้รับประโยชน์ ดังที่เคยปรากฏให้เห็นมากมายหลายกรณีในอดีต